

Express Mail Label No.

Dated: _____

Docket No.: 03864/0200448-USO
(PATENT)

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Patent Application of:
Rikiya Morita

Application No.: Not Yet Assigned

Confirmation No.:

Filed: Concurrently Herewith

Art Unit: N/A

For: VEHICLE SEAT

Examiner: Not Yet Assigned

CLAIM FOR PRIORITY AND SUBMISSION OF DOCUMENTS

MS Patent Application
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Dear Sir:

Applicant hereby claims priority under 35 U.S.C. 119 based on the following prior foreign application filed in the following foreign country on the date indicated:

<u>Country</u>	<u>Application No.</u>	<u>Date</u>
Japan	2002-319331	November 1, 2002

In support of this claim, a certified copy of the said original foreign application is filed herewith.

Dated: October 28, 2003

Respectfully submitted,

By Laura C. Brutman

Laura C. Brutman

Registration No.: 38,395

DARBY & DARBY P.C.

P.O. Box 5257

New York, New York 10150-5257

(212) 527-7700

(212) 753-6237 (Fax)

Attorneys/Agents For Applicant

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2002年11月 1日

出願番号
Application Number: 特願2002-319331
[ST. 10/C]: [JP2002-319331]

出願人
Applicant(s): 富士重工業株式会社

2003年10月 2日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



出証番号 出証特2003-3081449

【書類名】 特許願

【整理番号】 2002P212

【提出日】 平成14年11月 1日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B60N 2/44

【発明者】

【住所又は居所】 東京都新宿区西新宿一丁目 7 番 2 号 富士重工業株式会
社内

【氏名】 森田 理記也

【特許出願人】

【識別番号】 000005348

【氏名又は名称】 富士重工業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100063565

【弁理士】

【氏名又は名称】 小橋 信淳

【選任した代理人】

【識別番号】 100118898

【弁理士】

【氏名又は名称】 小橋 立昌

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 011659

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 自動車用シート

【特許請求の範囲】

【請求項1】 シートクッション後端部に上方に向かって隆起している隆起部が形成された自動車用シートに、チャイルドシートを固定するシートベースから後方に延びるコネクタを挿通させるとともに、前記自動車用シートの背面側の車体ボディに配設された固定専用アンカに連結させることによって固定される自動車用シートにおいて、

前記シートクッションは、サブクッション部をシートクッションパッドに取り付けることによって形成され、前記サブクッション部が前記シートクッションパッドに取り付けられた状態では、前記自動車用シートの前面側から挿入された前記コネクタが背面側に突出可能とされる貫通孔が形成されるとともに、前記貫通孔の貫通軸上には、前記貫通孔から突出された前記コネクタが連結される前記固定専用アンカが配設されていることを特徴とする自動車用シート。

【請求項2】 前記サブクッション部は、前記シートクッションパッドから突出したクッションワイヤが挿入されたのち固定される挿入孔が形成されていることを特徴とする請求項1記載の自動車用シート。

【請求項3】 前記貫通孔は、前記貫通孔に前記コネクタが挿入されると開移動し、前記コネクタが拔出されると閉移動して前記貫通孔を閉ざす開閉体が備えられていることを特徴とする請求項1又は2記載の自動車用シート。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、自動車用シートに関するものであり、さらに詳しくは、チャイルドシートが取り付けられる自動車用シートに関するものである。

【0002】

【従来の技術】

一般に、車体ボディ側に装着された固定専用アンカにチャイルドシート側のコネクタを連結させる I S O F I X 方式のチャイルドシートは、図4（a）に示さ

れるように、自動車用シートへの取り付けが簡単でかつ誤装着が防止されるために、そのような方式に対応させた車種が増加する傾向にある。

また、そのような方式とは一部異なり、固定専用アンカを、車体ボディ側に配設するのではなく、同図（b）に示されるように、シートクッション後端部に埋め込んでおくようにしたものもある（例えば、特許文献1参照）。

【0003】

【特許文献1】

特開 2001-122004 号公報（第3-4頁、図1-3参照）

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、前者の先行技術のものにあつては、同図（a）に示されるように、チャイルドシート1を自動車用シート2に装着するには、まず、自動車用シート2のシートクッション3とシートバック4との隙間に、ベースシート5から後方に延びる一对のコネクタ6（片側のみ図示）を差し込むとともに、車体ボディ側に装着された固定専用アンカ7に連結させてベースシート5を固定する必要があるが、この固定専用アンカ7はシートバック4の背面側に配置されているために目視しづらく、コネクタ6と固定専用アンカ7との位置あわせを行うのには乗員の慣れを必要とする作業である。

このため、熟練していないと、チャイルドシート1を取り付けるには、シートクッション3とシートバック4との隙間に手を入れて固定専用アンカ7を確認する必要がある、チャイルドシート1の取り付けが思うようにはかどらないといった問題が発生してしまう虞がある。

そして、この自動車用シート2のシートクッション3の後端部が、上向きに隆起するように形成されていると、コネクタ6を差し込む際に引っかかりが生じてしまうという問題もある。

しかも、シートクッション3の隆起している後端部は、シートクッションパッド3Aと一体成形されているとともに、その内部に型くずれ防止のクッションワイヤ8が配設されているため、コネクタ6を差し込む際に引っかかりがないように凹みや案内孔を形成するには、外観品質感の低下やシートクッションパッド3

Aの型構造上困難である。

【0005】

このような問題を解決するために、同図(c)に示されるような、一対の中空状のガイドカップ9、9をシートクッション3とシートバック4との間に挿入して固定専用アンカ7に予め連結させておくことによって、固定専用アンカ7の位置を確認し易くする方法がある。しかし、このような方法では、チャイルドシート1の取り付け作業性を向上させることはできるものの、チャイルドシート非装着時には外観的に好ましいものではなく、しかも、大人が着座する度にガイドカップ9、9を取り外さなければならないという問題がある。

【0006】

また、後者の特許文献1に記載のものによれば、同図(b)に示されるように、シートクッション3とシートバック4との隙間に固定用アンカ7が配置されているため、チャイルドシート1のコネクタ6との連結がある程度容易に行われるものの、固定専用アンカ7の下端部は、シートクッション3の骨格系をなすクッションフレーム10の後端部に固定されており、そのため、チャイルドシート1が固定専用アンカ7を介して直接的にクッションフレーム10に連結固定される構成となる。

したがって、衝撃受容時にチャイルドシート1が受けた前向きの荷重は、すべてシートフレーム10にかかってしまうことになるので、過大な衝撃荷重にも耐えうるように、固定専用アンカ7とクッションフレーム10との接合箇所だけでなく、クッションフレーム10自体を大幅に補剛しておかなければならないという問題が発生してしまう。

【0007】

そこで、この発明は、上述したような従来の自動車用シートが有している問題点を解決するためになされたものであって、シートクッションの後端部が隆起している自動車用シートであっても、チャイルドシートを取り付ける際の作業性の向上を図ることができるとともに、チャイルドシート非装着時でも好ましい外観が得られ、しかも、シートクッション内部の骨格系構造に大幅な変更を加えることがない自動車用シートを提供することを目的とする。

【0008】**【課題を解決するための手段】**

上記目的を達成するために、第1の発明による自動車用シートは、シートクッション後端部に上方に向かって隆起している隆起部が形成された自動車用シートに、チャイルドシートを固定するシートベースから後方に延びるコネクタを挿通させるとともに、前記自動車用シートの背面側の車体ボディに配設された固定専用アンカに連結させることによって固定される自動車用シートにおいて、

前記シートクッションは、サブクッション部をシートクッションパッドに取り付けることによって形成され、前記サブクッション部が前記シートクッションパッドに取り付けられた状態では、前記自動車用シートの前面側から挿入された前記コネクタが背面側に突出可能とされる貫通孔が形成されるとともに、前記貫通孔の貫通軸上には、前記貫通孔から突出された前記コネクタが連結される前記固定専用アンカが配設されていることを特徴としている。

【0009】

この第1の発明による自動車用シートの後端部は、コネクタを挿通可能とするサブクッション部をシートクッションパッドに取り付けることによって、シート前面側から差し込まれたコネクタをシート背面側に突出させるとともに、その突出した先端部を固定専用アンカに連結させるように導く貫通孔が形成された隆起部が形成される。

【0010】

したがって、上記第1の発明によれば、シートクッションパッドそのものに貫通孔を設けることは型構造上難しい課題とされていたが、シートクッションパッドそのものに貫通孔を設けるのではなく、サブクッション部を取り付けることによって貫通孔が形成されるようにしたので、自動車用シートの後端部に容易に貫通孔を設けることができる。そして、チャイルドシートを自動車用シートに取り付ける際、ベースシートのコネクタを貫通孔に沿って差し込んでいけば、貫通軸上にあるシートバック背面側の固定専用アンカに容易に連結固定させることができる。

【0011】

そのため、固定専用アンカが目視しづらくても、シートクッションとシートバックとの隙間に手を入れて固定専用アンカを探す必要はなく、チャイルドシートの取り付け時間を大幅に短縮させるとともに、手間を大幅に省略させることによって、チャイルドシートの取り付け性を大幅に向上させることができる。しかも、取り付け作業は簡単であり、慣れを必要とすることはない。

さらに、チャイルドシート側のコネクタが連結される固定専用コネクタは、シートクッションパッド内に埋設されるのではなく、車体ボディ側に配設されるものであるから、シートクッション内部の骨格系構造に大幅な変更を加える必要性が低減される。

【 0 0 1 2 】

第 2 の発明による自動車用シートは、第 1 の発明の構成に加えて、前記サブクッション部は、前記シートクッションパッドから突出したクッションワイヤが挿入されたのち固定される挿入孔が形成されていることを特徴としている。

【 0 0 1 3 】

この第 2 の発明による自動車用シートは、シートクッションパッドの上方に突出されたクッションワイヤは、サブクッション部に形成された挿入孔に圧入されることによって、両者の位置合わせが行われるのと同時に固定される。

【 0 0 1 4 】

したがって、第 2 の発明による自動車用シートによれば、サブクッション部の挿入孔にクッションワイヤを挿入することによって、サブクッション部の位置決めが容易になされることから、サブクッション部とシートクッションパッドとの位置合わせにかかる作業時間が短縮され、シート組み立て作業が効率化される。しかも、突出されたクッションワイヤがサブクッション部に内包されるので、型くずれが防止される。

さらに、クッションワイヤを介してサブクッション部がシートクッションパッドに一体化される構成であるから、この後の作業工程、特に、シート表皮取り付け工程の複雑化が回避される。

【 0 0 1 5 】

第 3 の発明による自動車用シートは、第 1、第 2 の発明の構成に加えて、前記

貫通孔は、前記貫通孔に前記コネクタが挿入されると開移動し、前記コネクタが拔出されると閉移動して前記貫通孔を閉ざす開閉体が備えられていることを特徴としている。

【0016】

これによって、貫通孔からコネクタを拔出すると、開閉体によって貫通孔が閉ざされる構成であるから、チャイルドシート非装着時でも貫通孔が目立たつことはなく、チャイルドシート非装着時における外観品質感を維持することができるようになる。また、コネクタを貫通孔内に導く際この開閉体が目印となることから、これによっても、チャイルドシートの取り付け作業性を向上させるとともに、コネクタ挿入時におけるシート表皮との擦れを低減化することができる。

【0017】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の最も好適と思われる実施形態について図1、2を参照して詳細に説明を行う。図1は、この発明が適用された自動車用シートを説明するための斜視図、図2は、同例における要部の拡大図である。

【0018】

図1、2に示されるように、自動車用シート11は、助手席、或いは後部座席とされ、乗員の尻部を支持するシートクッション12と、このシートクッション12の後端側に配置されて乗員の背部を支持するシートバック13とから構成され、シートバック13との境目となるシートクッション12の後端部には、上方に向かって隆起した形状のサブクッション部14が備えられている。

【0019】

このサブクッション部14は、シートクッション12に用いられるパッド材のシートクッションパッド12Aとは別成型品とされ、その底面側が、シートクッションパッド12Aの上面の後端側に一体的に取り付けられるようになっている。このサブクッション部14の底面側には、下向きに開口した断面ハット形の一对の切り欠き部15が、左右方向、すなわちシート幅方向に所定間隔を開けて並列して形成されている。そして、この一对の切り欠き部15は、サブクッション部14の正面側から背面側を連通するように形成されているとともに、ベースシ

ート16から後方に延びる一対のコネクタ17, 17が各々挿通可能となるように、コネクタ17の断面形状よりも若干大きな寸法に形成されている。

【0020】

このサブクッション部14とシートクッションパッド12Aとは、シートクッションパッド12Aよりも上方に突出されたクッションワイヤ18を介して結合固定されるようになっている。つまり、サブクッション部14の底面側には、一対の切り欠き部15に挟まれた位置に、底面側から内部にかけて凹み形成された挿入孔19が形成され、この挿入孔19にクッションワイヤ18の正面視門形の突出上端部が圧入されることによって、サブクッション部14を取り付ける際の位置決めが行われるとともに、両者が確実に結合固定されるようになっている。

【0021】

なお、両者の結合は、このような圧入結合形態に限られたものではなく、他の結合形態、例えば、図3に示されるように、予めクッションワイヤ18に取り付けられたブラケット20, 20と、サブクッション部14内に配設されたナット21, 21とを図示しないボルトによって共締めするような形態としてもよい。

また、そのような形態とするため、ボルトをナット21, 21に案内するための案内孔が付設されるように加工を施してもよい。その案内孔はシート表皮によって覆われるので、目立つことはない。

【0022】

また、サブクッション部14が結合されるクッションワイヤ18は、一対の切り欠き部15, 15に挟まれた位置だけに配設されるものではなく、一対の切り欠き部15, 15と異なる位置ならば、例えば、一対の切り欠き部15, 15を外側から門形に囲むように配設されるようにしてもよい。

ところで、クッションワイヤ18は、シートクッション12の形状を保持するためのものであり、その下端部は、シートクッション12内に配設された図示しないシートクッションフレームに組み付けられている。

【0023】

そして、このサブクッション部14がシートクッションパッド12Aに取り付けられた状態では、シートクッション12の後端部において、サブクッション部

14の一对の切り欠き部15、15とシートクッションパッド12Aとによって、自動車用シート11の正面側から背面側にかけて貫通された一对の貫通孔22、22が形成されるとともに、この一对の貫通孔22、22のそれぞれの貫通軸上にあたるシート背面側の車体ボディには、コネクタ17、17と連結される固定専用アンカ23、23が配設されるようになっている。

【0024】

そして、それぞれの貫通孔22、22の前面側から挿入されたベースシート16のコネクタ17、17は、その先端部が、貫通孔22、22内を挿通したのちシート背面側から突出されるとともに、固定専用アンカ23、23に位置合わせされ、さらに押し込まれることによって両者が連結固定されるようになっている。

なお、チャイルドシートを固定するベースシートのコネクタを挿通するために自動車用シートの隆起部に形成される貫通孔は、自動車用シートの正面側から背面側にかけてサブクッション部を貫通するようにサブクッション部に直接設けても良い。

【0025】

ところで、自動車用シート11が前後スライド機能を有する場合には、所定のスライド位置に移動させてから、コネクタ17、17を貫通孔22、22に差し込むようにする。そして、固定専用アンカ23、23との連結固定後は、スライド機能を調節してはいけない。

なお、このコネクタ17、17と固定専用アンカ23、23との連結は、ベースシート16の奥にある解除レバー24を引き上げ操作することによって解除される。

【0026】

ところで、上述したような切り欠き部15、15や挿入孔19が形成されるサブクッション部14は、例えば、発泡成形体、ブロー成形体が用いられることが望ましいが、上述した形状と同様な加工を細部に施すことが可能であれば、他の成形体であってもよい。

【0027】

また、サブクッション部 14 がシートクッションパッド 12A に取り付けられた状態では、図示しないシート表皮が、貫通孔 22, 22 を塞がないように、シートクッションパッド 12A とサブクッション部 14 とに装着される。

【0028】

さらに、それぞれの貫通孔 22, 22 には、樹脂製のガイド 25 が前面側から背面側に向かってはめ込まれており、貫通孔 22, 22 に挿抜される際のコネクタ 17, 17 の円滑さが確保されるとともに、コネクタ 17, 17 が貫通孔 22, 22 の内壁に干渉するのを防止している。

さらに、これらのガイド 25 の前面側には、図示しないスプリングによって付勢されるシャッタ 26 が開閉可能に備えられている。このシャッタ 26 は、コネクタ 17, 17 を貫通孔に差し込む際の目印とされるとともに、コネクタ 17, 17 が挿通されるとスプリングの付勢力に抗して貫通孔 22, 22 を開き、コネクタ未挿通の場合には、スプリングの付勢力によって貫通孔 22, 22 を閉ざすように構成されている。

【0029】

そして、コネクタ 17, 17 と固定専用アンカ 23, 23 とが連結された状態で、フィッティングバー 27 をシートバック 13 に強く押し当ててベースシート 16 を自動車用シート 11 に固定し、この固定されたベースシート 11 のスロット 28 にチャイルドシート 29 の後端部のフックを差し込むとともに、チャイルドシート 29 の前端部をベースシート 16 のフロントロック 30 に押し込んでロックさせる。そのことによって、チャイルドシート 29 は、自動車用シート 11 にしっかりと確実に固定される。

【0030】

かかる構成によれば、自動車用シート 11 の隆起部は、一対のコネクタ 17, 17 を挿通可能とする一対の切り欠き部 15, 15 が形成されたサブクッション部 14 をシートクッションパッド 12A に取り付けることによって形成され、サブクッション部 14 がシートクッションパッド 12A に取り付けられた状態では、自動車用シート 11 の前面側から挿入された一対のコネクタ 17, 17 が背面側に突出可能とされる一対の貫通孔 22, 22 が形成されるとともに、それぞれ

の貫通孔 22, 22 の貫通軸上には、貫通孔 22, 22 から突出されたコネクタ 17, 17 が連結される固定専用アンカ 23, 23 が配設されている。

【0031】

そのことによって、シートクッションパッド 12A そのものに貫通孔 22, 22 を設けるのではなく、切り欠き部 15, 15 が形成されたサブクッション部 14 を取り付けることによって貫通孔 22, 22 が形成されるようにしたので、シートクッション 12 の後端部に容易に貫通孔 22, 22 を設けることができる。

そして、チャイルドシート 29 を自動車用シート 11 に取り付けの際、ベースシート 16 のコネクタ 17, 17 を貫通孔 22, 22 に沿って差し込んでいけば、貫通軸上にあるシートバック背面側の固定専用アンカ 23, 23 に容易に連結固定させることができるので、固定専用アンカ 23, 23 が目視しづらくても、シートクッション 12 とシートバック 13 との隙間に手を入れて固定専用アンカ 23 を探す必要はなく、チャイルドシート 29 の取り付け手順及び時間を大幅に短縮して、チャイルドシート 29 の取り付け性の向上を図ることができる。しかも、取り付け作業は簡単であり、慣れを必要とすることはない。

【0032】

さらに、チャイルドシート 29 側のコネクタ 17, 17 が連結される固定専用アンカ 23, 23 は、シートクッション 12 内に配設されるものではなく、シートバック背面側の車体ボディ側に配設されるものであるから、シートクッション 12 内部の骨格系構造に大幅な変更を加える必要性はない。

また、ISOFIX 方式は、チャイルドシート 29 を固定するベースシート 16 やその取り付け寸法が規格で定められており、そのため、サブクッション部 14 を他車種間で共用することにより、部品調達コストを低減することができる。

【0033】

また、かかる構成によれば、サブクッション部 14 は、一対の切り欠き部 15, 15 とは異なる位置に、シートクッションパッド 12A から突出したクッションワイヤ 18 が挿入されたのち固定される挿入孔 19 が形成されている。

そのことによって、サブクッション部 14 をシートクッションパッド 12A に結合固定するクッションワイヤ 18 は、サブクッション部 14 の一対の切り欠き

部 15, 15とは異なる位置に配設されるものであるから、チャイルドシート 29に前向きの荷重がかかったとしても、クッションワイヤ 18にその荷重がかかることはなく、シートクッション 12内部の骨格系構造に過大な荷重がかかることが回避される。

【0034】

また、サブクッション部 14の挿入孔 19にクッションワイヤ 18を挿入することによって、サブクッション部 14の位置決めが容易になされることから、サブクッション部 14とシートクッションパッド 12Aとの位置合わせにかかる作業時間が短縮され、シート組み立て作業が効率化される。しかも、突出されたクッションワイヤ 18がサブクッション部 14に内包されるので、型くずれが防止される。

さらに、クッションワイヤ 18を介してサブクッション部 14がシートクッションパッド 12Aに一体化される構成であるから、この後の作業工程、特に、シート表皮取り付け工程の複雑化が回避される。

【0035】

さらに、かかる構成によれば、貫通孔 22, 22は、貫通孔 22, 22にコネクタ 17, 17が挿入されると開移動し、コネクタ 17, 17が拔出されると閉移動して貫通孔 22, 22を閉ざす開閉体としてのシャッタ 26がそれぞれ備えられている。

したがって、貫通孔 22, 22からコネクタ 17, 17を拔出すると、シャッタ 26によって貫通孔 22, 22が閉ざされる構成であるから、チャイルドシート非装着時でも貫通孔 22, 22が目立つことはなく、チャイルドシート非装着時における外観品質感を維持することができるようになる。また、コネクタ 17, 17を貫通孔 22, 22内に導く際このシャッタ 26が目印となることから、これによっても、チャイルドシート 29の取り付け作業性を向上させるとともに、コネクタ 17, 17挿入時におけるシート表皮との擦れを低減化することができる。

【0036】

【発明の効果】

以上述べたように、本発明の自動車用シートによれば、シートクッションの後端部が隆起している自動車用シートであっても、チャイルドシートを取り付ける際の作業性の向上を図ることができるとともに、チャイルドシート非装着時でも好ましい外観が得られ、しかも、シートクッション内部の骨格系構造に大幅な変更を加えることがない自動車用シートを提供することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

この発明が適用された自動車用シートを説明するための斜視図である。

【図 2】

同例における要部の拡大図である。

【図 3】

同例とは異なるサブクッション部の構成を示した説明図である。

【図 4】

(a) は、I S O F I X に対応したチャイルドシートの取り付け構造を説明するための説明図、(b) は、(a) とは異なるチャイルドシートの取り付け例を説明するための説明図、(c) は、ガイドカップを説明するための外観図である。

【符号の説明】

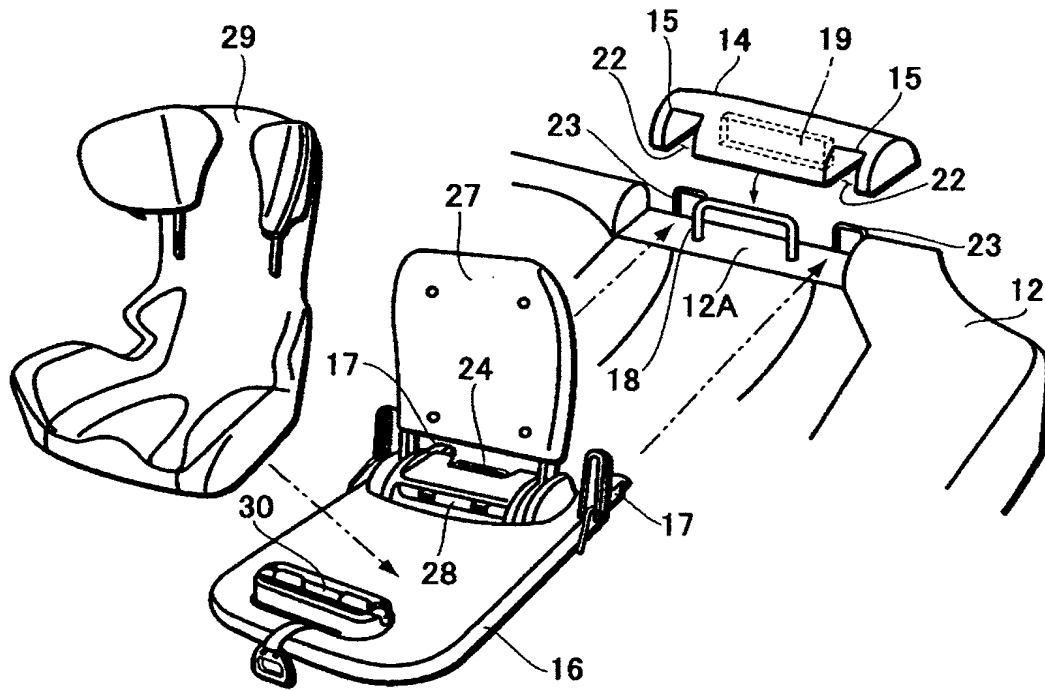
- 1 1 自動車用シート
- 1 2 シートクッション
- 1 2 A シートクッションパッド
- 1 3 シートバック
- 1 4 サブクッション部
- 1 5 切り欠き部
- 1 7 コネクタ
- 1 8 クッションワイヤ
- 1 9 挿入孔
- 2 2 貫通孔
- 2 3 固定専用アンカ

2 6 シャッタ

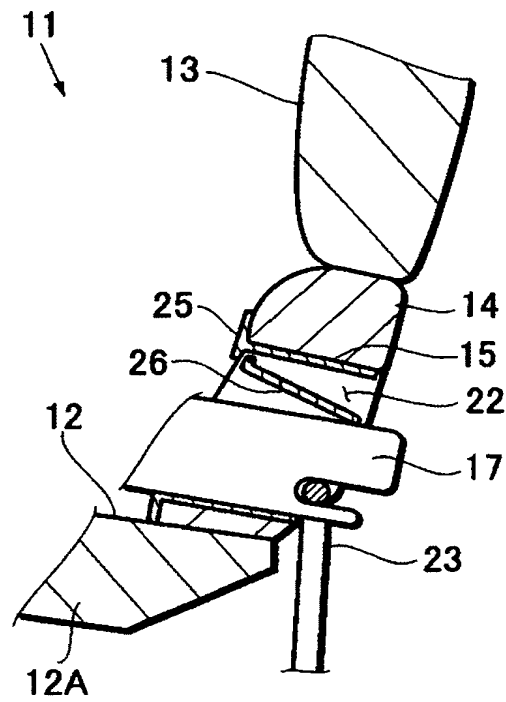
2 9 チャイルドシート

【書類名】 図面

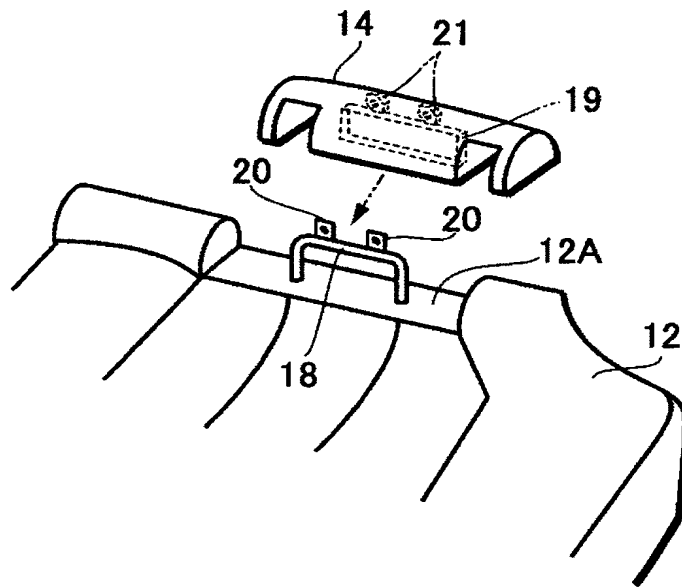
【図 1】



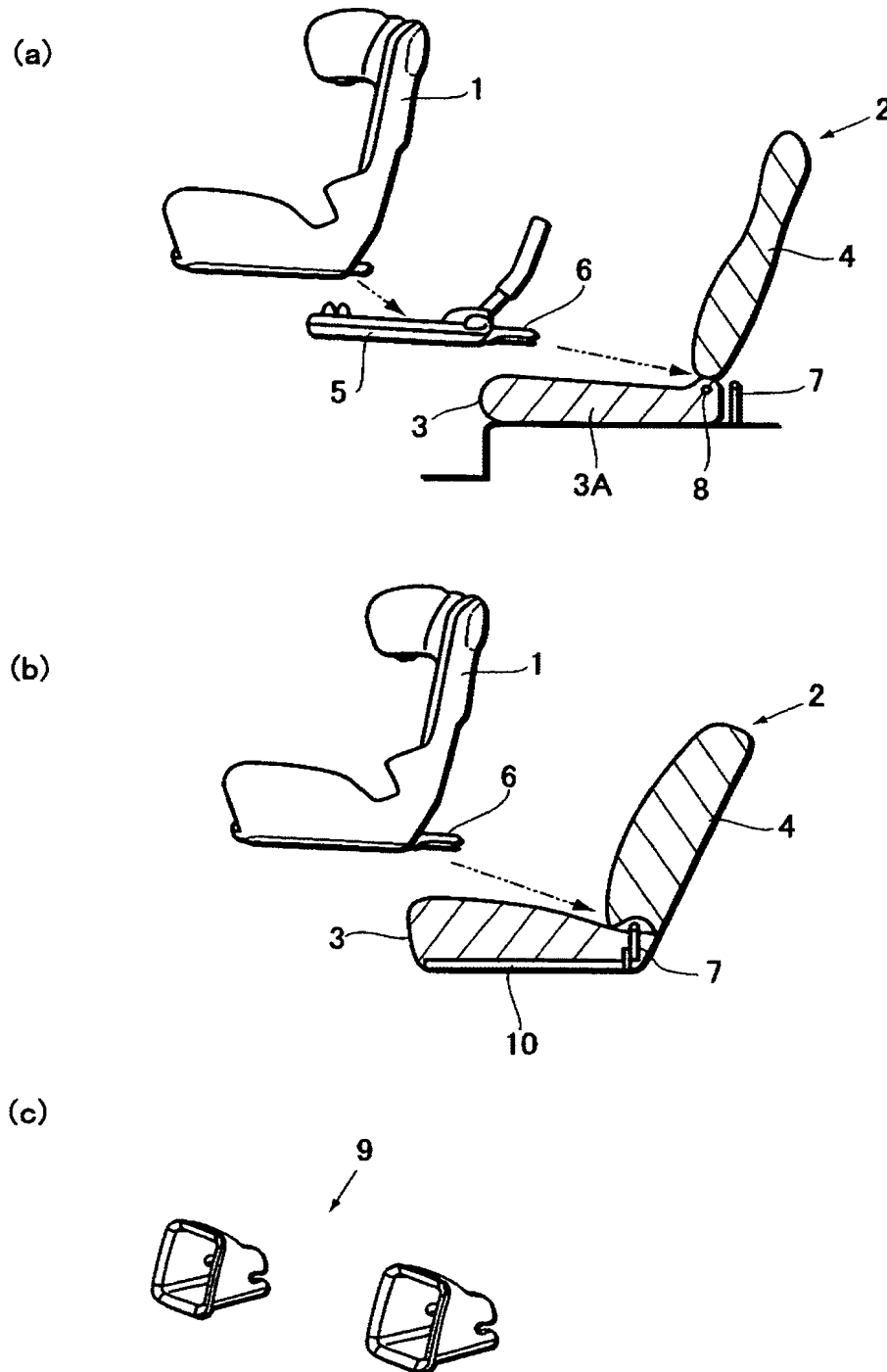
【図 2】



【図 3】



【図 4】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 シートクッションの後端部が隆起している自動車用シートであっても、チャイルドシートを取り付ける際の作業性の向上を図ることができるとともに、チャイルドシート非装着時でも好ましい外観が得られ、しかも、シートクッション内部の骨格系構造に大幅な変更を加えることがない自動車用シートを提供する。

【解決手段】 シートクッション 1 2 の隆起部は、一対のコネクタ 1 7， 1 7 を挿通可能とする一対の切り欠き部 1 5， 1 5 が形成されたサブクッション部 1 4 をシートクッションパッド 1 2 A に取り付けることによって形成され、サブクッション部 1 4 がシートクッションパッド 1 2 A に取り付けられた状態では、自動車用シート 1 1 の前面側から挿入されたチャイルドシート 2 9 側の一対のコネクタ 1 7， 1 7 が背面側に突出可能とされる一対の貫通孔 2 2， 2 2 が形成されるとともに、それぞれの貫通孔 2 2， 2 2 の貫通軸上に、貫通孔 2 2， 2 2 から突出されたコネクタ 1 7， 1 7 が連結される固定専用アンカ 2 3， 2 3 を配設する。

【選択図】 図 1

特願 2 0 0 2 - 3 1 9 3 3 1

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 4 8]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 9 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都新宿区西新宿一丁目 7 番 2 号

氏 名

富士重工業株式会社